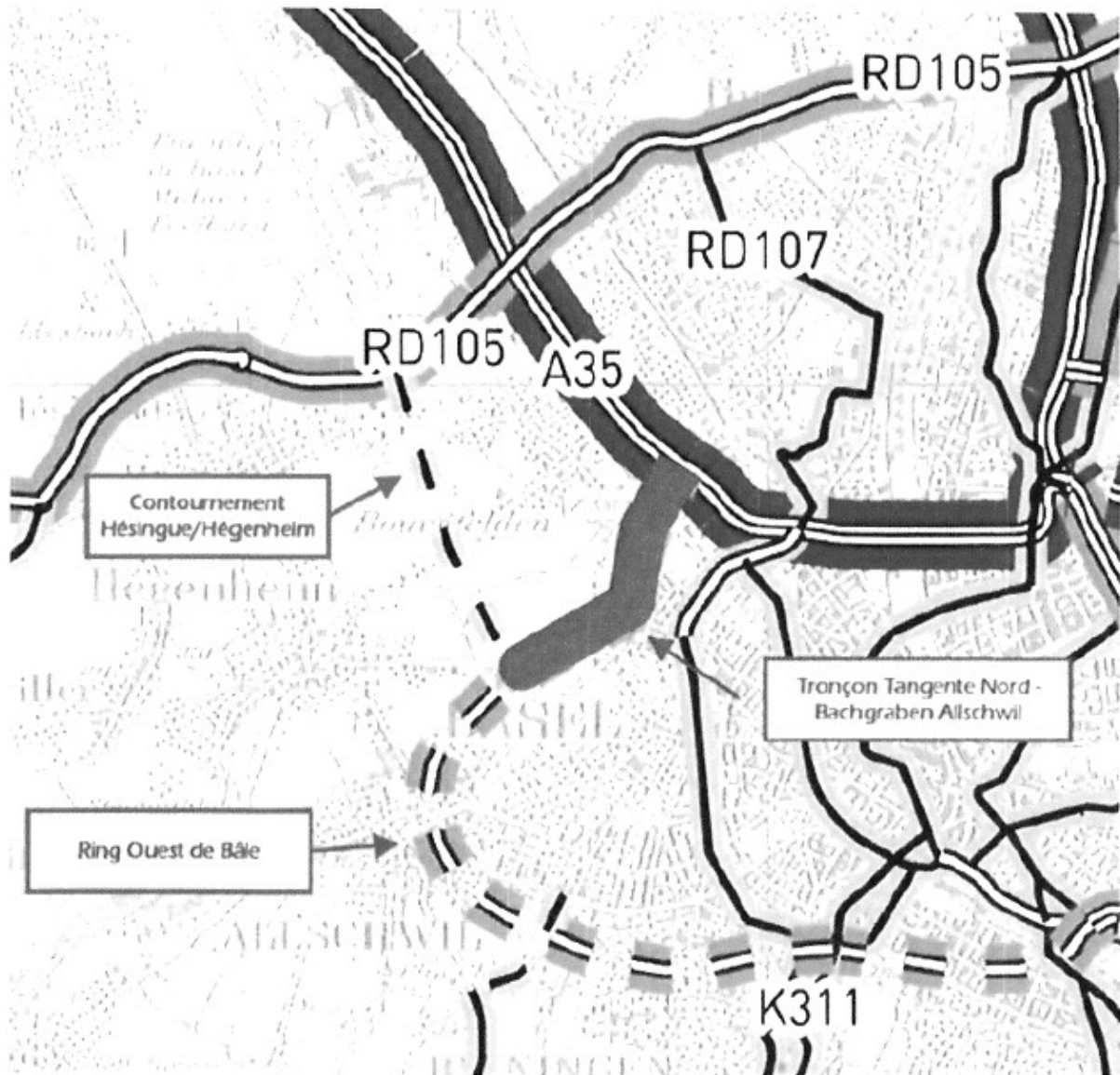


Annexe :

Réseau routier cible à l'horizon 2035 du programme d'agglomération de BALE (3^{ème} génération)



Zubringer Bachgraben – Nordtangente und/et Contournement de Hésingue-Hégenheim

**Vereinbarung über
die Zusammenarbeit
Phase Vorstudien**

1.12.2016

**Convention de
coopération
pour les études préala-
bles**

1.12.2016

Inhalt

1. Ingress	4
2. Planungsgegenstand und Auslöser	4
3. Zweck und Inhalt der vorliegenden Vereinbarung.....	6
4. Organisation der Auftraggeberschaft und der Koordination	6
5. Einbezug der Gemeinden	7
6. Öffentlichkeitsarbeit und Information	7
6.1 Öffentlichkeitsarbeit.....	7
6.2 Begleitgruppe Anspruchsgruppen.....	7
7. Definition der Planungsaufgabe	8
7.1 Grundsätzlicher Auftrag und generelle Zielsetzungen	8
7.2 Abgrenzung	10
8. Strukturierung der Planungsaufgabe	10
8.1 Perimeter.....	10
8.2 Übergeordnete Phasengliederung	11
8.3 Gliederung der Phase Vorstudie.....	12
9. Termine	13
10. Finanzierung	13
11. Zeitliche Gültigkeit der Vereinbarung	14
12. Anzuwendendes Recht und Gerichtsstand	14
13. Unterschriften der Projektpartner	15
Anhang	16
A Auszug Strassengesetz Basel-Landschaft	16
B Organigramm.....	17
C Entwurf «Struktur der Studien» (Phasen und Lose).....	19

Sommaire

1. Préambule	4
2. Objet de la planification et élément déclencheur	4
3. But et contenu de la présente convention.....	6
4. Organisation de la maîtrise d’ouvrage et de la coordination.....	6
5. Implication des communes	7
6. Relations publiques et information.....	7
6.1 Travail de sensibilisation	7
6.2 Groupe d’accompagnement des tiers intéressés.....	7
7. Définition des tâches de planification	8
7.1 Mandat de base et objectifs d’ordre général.....	8
7.2 Délimitations	10
8. Structuration des tâches de planification	10
8.1 Périmètre.....	10
8.2 Structuration globale des phases	11
8.3 Structuration de la phase des études préalables.....	12
9. Délais	13
10. Financement.....	13
11. Validité dans le temps de la convention de projet.....	14
12. Droit applicable et juridiction compétente.....	14
13. Signatures des partenaires du projet	15
Annexe.....	16
A Extrait de la loi sur les routes du canton de Bâle-Campagne.....	16
B Organigramme.....	17
C Ebauche «Structuration des études» (phases et modules).....	19

1. Ingress

Die zeitliche und räumliche Konvergenz der Projektabsichten der Schweizer und französischen Gebietskörperschaften bezüglich Umfahrung Allschwil (Zubringers Bachgraben – Nordtangente und Tunnel Allschwil) und der Umfahrung Hésingue / Hégenheim veranlasst sie dazu, in Sachen Vorstudien zusammenzuarbeiten, um die Kohärenz der beiden Projekte sicherzustellen und zu ermitteln, inwiefern sie sich gegenseitig ergänzen können.

Mit der vorliegenden Vereinbarung legen die Trägerschafts- oder assoziierten Partner der beiden Projekte den Rahmen für einen gemeinsamen Prozess für die Phase Vorstudien der genannten Projekte fest.

2. Planungsgegenstand und Auslöser

In der Volksabstimmung vom 8. März 2015 ist die Initiative „Für eine Umfahrungsstrasse Allschwil“ angenommen worden. Damit ist die Aufnahme eines neuen § 43c, Umfahrungsstrasse Allschwil, in das basellandschaftliche Strassengesetz (Systematische Gesetzessammlung 430, siehe Anhang A) beschlossen worden. In diesem neuen Paragraphen sind die Planung, die Projektierung und der Bau einer Umfahrung Allschwil mit besonderer Dringlichkeit und die unverzügliche Aufnahme dieser Arbeiten festgeschrieben. Im Vorfeld der Abstimmung sind erste grobe Überlegungen zu dieser Umfahrung kommuniziert worden. Wesentlich dabei ist die Zusammensetzung der Umfahrung aus den beiden Teilabschnitten „Zubringer Bachgraben – Nordtangente“ (ehemals „Zubringer Allschwil“) zwischen der Nordtangente Basel und dem Entwicklungsgebiet Bachgraben sowie „Tunnel Allschwil“ zwischen dem Entwicklungsgebiet Bachgraben und dem Raum Allschwil Süd.

Im Zentrum der nächsten Bearbeitungsphase stehen nun insbesondere der Zubringer Bachgraben – Nordtangente und die Umfahrung Hésingue / Hégenheim. Der Tunnel Allschwil wird dabei mituntersucht, wobei für diesen Teilabschnitt Machbarkeit, Kompatibilität und Raumsicherung im Fokus stehen.

1. Préambule

La convergence dans le temps et dans l'espace des intentions de projet émanant des collectivités territoriales suisses et françaises concernant le contournement d'Allschwil (voie d'accès Bachgraben – tangente nord et tunnel d'Allschwil) et le contournement de Hésingue / Hégenheim les incite à coopérer ensemble pour les études préalables dans l'objectif d'assurer la cohérence entre ces deux projets et de déterminer les aspects sur lesquels ils pourront être complémentaires.

Les partenaires porteurs ou associés à l'un ou l'autre de ces deux projets fixent, par la présente convention, le cadre d'un processus commun pour la phase des études préalables de ces projets.

2. Objet de la planification et élément déclencheur

Lors de la votation populaire du 8 mars 2015, l'initiative «Für eine Umfahrungsstrasse Allschwil» (en faveur d'une rocade de contournement d'Allschwil) a été acceptée. Ainsi, il a été décidé d'intégrer un nouveau § 43c, «Umfahrungsstrasse Allschwil» (rocade de contournement d'Allschwil), à la loi sur les routes du canton de Bâle-Campagne («Systematische Gesetzessammlung 430», cf. annexe A). Sont consignées dans ce nouveau paragraphe la planification, l'étude de projet et la construction particulièrement rapides d'un contournement d'Allschwil ainsi qu'un lancement sans délai de ces travaux. En aval de cette votation, de premières réflexions globales sur cette rocade de contournement ont été communiquées. Élément essentiel: la rocade de contournement doit se composer des deux tronçons «Voie d'accès à Bachgraben – tangente nord» (anciennement «voie d'accès à Allschwil») entre la tangente nord de Bâle et la zone de développement de Bachgraben, et du «Tunnel d'Allschwil» entre la zone de développement de Bachgraben et le secteur d'Allschwil Sud.

La prochaine phase de travail se concentre à présent particulièrement sur la voie d'accès à Bachgraben – tangente Nord et le contournement de Hésingue-Hégenheim. Le tunnel

Parallel zum Zubringer Bachgraben-Nordtangente müssen auch Abklärungen zu einem ÖV-Korridor zwischen Basel St. Johann und dem Arbeitsplatzgebiet Bachgraben erfolgen. Mittelfristig soll der Bahnhof St. Johann zur ÖV-Drehscheibe im Raum Basel-Nordwest/Allschwil werden, weshalb die ÖV-Feinverteiler (Busse und Trams) möglichst über diesen Knoten zu führen sind. Entsprechende Grundlagen werden im „Generellen Leistungsauftrag im Bereich des öffentlichen Verkehrs“ Basel-Landschaft und im ÖV-Programm Basel-Stadt vorgesehen. Im Zusammenhang mit dem Zubringer Bachgraben-Nordtangente ist mindestens zu klären, wie und wo eine parallele Bus- oder Tramführung (ÖV-Korridor) möglich und zweckmässig ist.

Auf französischer Seite sieht das „schéma de cohérence territoriale (SCOT) des cantons de Huningue et de Sierentz“ den Bau einer Umfahrungsstrasse von Héringue, Hégenheim und Saint-Louis zwischen der RD105 und dem Raum Bachgraben als „projet structurant“ vor. Dieses Projekt ist notwendig, um die bebauten Gebiete der Gemeinden Héringue und Hégenheim vom Pendler-Durchgangsverkehr zu entlasten.

Im Rahmen der Arbeiten für die trinationale Strategie Strasse des Agglomerationsprogramms Basel wurde für den Raum ein Zielnetz für den Zustand 2035 definiert. Es basiert in diesem Raum auf den planerischen Arbeiten, welche im Rahmen der Entwicklungsplanung Leimental-Birseck-Allschwil (ELBA) geleistet worden sind und enthält sowohl die Umfahrung Allschwil als auch die Umfahrung Héringue / Hégenheim. Das Zielnetz sieht ausserdem eine Weiterführung einer Strasse der Verbindungsbedeutung 2 „überregional und regional verbinden“ aus dem Raum Allschwil Süd zum Gellertdreieck vor.

d'Allschwil est simultanément étudié, avec un accent sur la faisabilité, la compatibilité et la sécurisation de la zone.

Parallèlement à la voie d'accès à Bachgraben – tangente nord, divers points relatifs à un couloir de transports publics entre Bâle-Saint-Jean et la zone à forte concentration d'emplois de Bachgraben doivent également être précisés. A moyen terme, la gare de Saint-Jean doit devenir la plaque tournante des transports publics pour la zone Bâle Nord-Ouest/Allschwil, raison pour laquelle la desserte fine par transports publics (bus et trams) doit, dans la mesure du possible, passer par ce nœud. Les bases correspondantes sont prévues dans le «Genereller Leistungsauftrag im Bereich des öffentlichen Verkehrs» (Mandat de prestations général dans le domaine des transports publics) de Bâle-Campagne et dans le programme pour les TP de Bâle-Ville. En rapport avec la voie d'accès Bachgraben – tangente nord, il doit être au moins clarifié de quelle manière et à quel endroit un itinéraire parallèle de bus ou trams (couloir de TP) est possible et approprié.

Du côté français, le schéma de cohérence territoriale (SCOT) des cantons de Huningue et de Sierentz prévoit la construction d'une rocade de contournement de Héringue, Hégenheim et Saint-Louis, entre la RD105 et la zone de Bachgraben sous forme de «projet structurant». Ce projet est nécessaire pour délester les zones urbanisées des communes de Héringue et de Hégenheim du trafic de transit pendulaire.

Dans le cadre des travaux portant sur la stratégie trinationale relative au réseau routier du programme pour l'agglomération de Bâle, un réseau cible a été défini pour cette zone pour l'horizon 2035. Il repose sur les travaux de planification qui ont été effectués dans le cadre de la programmation pour le développement Leimental-Birseck-Allschwil (ELBA) et englobe tant le contournement d'Allschwil que celui de Héringue/Hégenheim. Ce réseau cible prévoit par ailleurs le prolongement d'une route d'importance de liaison 2 «liaison suprarégionale et régionale» depuis la zone d'Allschwil Sud jusqu'au Gellertdreieck.

3. Zweck und Inhalt der vorliegenden Vereinbarung

Mit der vorliegenden Vereinbarung verpflichten sich die betroffenen Gebietskörperschaften

- Saint-Louis Agglomération (SLA)
- Kanton Basel-Stadt
- Kanton Basel-Landschaft
- Département du Haut-Rhin (CD68)

als Projektpartner zu einem gemeinsamen Prozess mit dem Ziel, die Vorstudien für die unter 1. genannten Strassenprojekte als Grundlage für deren Realisierung koordiniert durchzuführen. Die Vereinbarung regelt die wesentlichen Grundsätze für diese Koordination. Sie regelt ferner die Zusammenarbeit für die Phase der Vorstudien (siehe Kap. 8.2).

4. Organisation der Auftraggeberschaft und der Koordination

Als Auftraggeber treten je nach massgeblichem Teil der Vorstudien entweder die Communauté d'Agglomération des Trois Frontières oder der Kanton Basel-Landschaft auf.

Die Trägerschaft und die politische Abstimmung des gemeinsamen Prozesses werden durch den Koordinationsausschuss sichergestellt, in welchem alle Projektpartner mit ihren politisch Verantwortlichen vertreten sind (vgl. Anhang B).

Die strategische Steuerung des gemeinsamen Prozesses wird durch die Koordinationssteuerung wahrgenommen, welche sich aus Vertretern der Verwaltungen der Projektpartner zusammensetzt.

Die operative Koordination des gemeinsamen Prozesses obliegt der Projektkoordination.

Die Auftraggeber verpflichten sich, die jeweiligen Vorstudien in ihrer Zuständigkeit (vgl. Kap. 8.3) jeweils so rasch wie möglich (insbesondere unter Beachtung der für die jeweilige Gebietskörperschaft gültigen Vorgaben) auszulösen.

Alle Mitglieder der Partnerorgane mit Entscheidungskompetenzen handeln lösungsorientiert und tragen die Entscheide gemeinsam mit. Grundsätzlich gilt, dass allfällige Meinungsver-

3. But et contenu de la présente convention

Par la présente convention, les collectivités territoriales suivantes :

- Saint-Louis Agglomération (SLA)
- Canton de Bâle-Ville
- Canton de Bâle-Campagne,
- Département du Haut-Rhin (CD68)

en tant que partenaires du projet, s'engagent à adopter un processus commun dont l'objectif est d'établir, de manière coordonnée, les études préalables pour les projets de routes mentionnés au point 1 comme base de leur réalisation. La convention régit les principes essentiels de cette action coordonnée. Elle règle également les modalités de la collaboration pour la phase des études préalables (cf. chap. 8.2).

4. Organisation de la maîtrise d'ouvrage et de la coordination

En fonction de la partie d'études considérée, le maître d'ouvrage est soit Saint-Louis Agglomération, soit le canton de Bâle-Campagne.

Le comité de pilotage politique, au sein duquel sont représentés tous les partenaires du projet par le biais de leurs responsables politiques, se charge du portage et pilotage politique du processus commun (cf. annexe B).

Le comité de direction technique, qui se compose de représentants des administrations des partenaires du projet, est chargé du pilotage stratégique du processus commun.

Le comité technique se charge de la coordination de projet opérationnelle du processus commun.

Les maîtres d'ouvrage s'engagent à déclencher, dans les meilleurs délais possibles (en fonction notamment de leurs contraintes propres), les études dont ils ont la responsabilité (cf. chap. 8.3).

Tous les membres des organes partenaires disposant de compétences décisionnelles agissent de façon constructive sur les solutions et soutiennent solidairement les décisions prises. En principe, les divergences de vue éventuelles doivent être réglées à l'échelon le plus bas de

schiedenheiten auf möglichst tiefer Stufe der Projektorganisation im Rahmen der vorgegebenen Zuständigkeiten entschieden werden. Wenn dies nicht möglich ist, beantragt das Projektorgan einen klaren Entscheid bei der nächsthöheren Instanz.

5. Einbezug der Gemeinden

Der organisierte Einbezug der Gemeinden erfolgt gemeinsam für das Gesamtprojekt. Sie werden in einer politischen und einer fachlichen Begleitgruppe periodisch über den Stand der Studien orientiert und in geeigneter Weise in jene Abklärungen einbezogen, welche ihre Zuständigkeitsbereiche betreffen.

Darüber hinaus sind bilaterale Kontakte zu punktuellen Fragestellungen möglich. Über die massgeblichen Erkenntnisse aus solchen Kontakten informieren sich die Auftraggeber in Projektkoordination und Koordinationssteuerung gegenseitig.

6. Öffentlichkeitsarbeit und Information

6.1 Öffentlichkeitsarbeit

Die Öffentlichkeit wird beim Erreichen wichtiger Meilensteine über den Stand der Projekte orientiert. Externe Kommunikation kann sowohl für die Gesamtprojekte als auch separat für Teilbereiche der Projekte erfolgen. Als Grundlage jeglicher externer Kommunikation wird ein Kommunikationskonzept erarbeitet.

Die Projektpartner orientieren sich gegenseitig über Anliegen aus der Öffentlichkeit und stimmen allfällige Reaktionen darauf miteinander ab, soweit sich wechselseitige Auswirkungen ergeben können.

6.2 Begleitgruppe Anspruchsgruppen

Es wird eine Begleitgruppe eingerichtet, in welcher Vertreter der verschiedenen Anspruchsgruppen aufgenommen werden. Ziel ist es, die Anspruchsgruppen über den Stand der Projekte

l'organisation de projet dans le cadre des compétences prescrites. Si cela n'est pas possible, l'organe de projet concerné demande à l'instance directement supérieure de rendre une décision claire.

5. Implication des communes

L'implication des communes a lieu de façon organisée pour l'ensemble du projet. Elles seront informées périodiquement de l'état d'avancement des études dans le cadre d'un groupe d'accompagnement politique et technique et seront associées de façon adéquate dans chaque clarification ayant des interactions avec leurs domaines de compétences.

Par ailleurs, des contacts bilatéraux concernant des problématiques ponctuelles sont possibles. Les maîtres d'ouvrage s'informent mutuellement, dans le cadre notamment des différents comités de portage et de pilotage des principaux résultats émanant de tels contacts.

6. Relations publiques et information

6.1 Travail de sensibilisation

Le public sera informé de l'état d'avancement des projets lorsque des étapes importantes seront atteintes. La communication avec l'extérieur peut avoir lieu tant pour les projets pris dans leur globalité que séparément, pour des domaines partiels des projets. Un concept de communication sera élaboré pour servir de base à toute communication externe.

Les partenaires des projets s'informent mutuellement des sollicitations du public et s'accordent sur d'éventuelles réactions dans la mesure où des effets réciproques sont susceptibles de se produire.

6.2 Groupe d'accompagnement des tiers intéressés

Un groupe d'accompagnement, composé des représentants des différents tiers intéressés, sera créé. Son but est d'informer les tiers intéressés de l'état d'avancement des projets et de la marche à suivre, et de recueillir leurs éven-

und das Vorgehen zu informieren und allfällige Rückmeldungen entgegen zu nehmen. Die Zusammensetzung und die Zeitpunkte der Einberufung der Begleitgruppe Anspruchsgruppen werden von der Auftraggeberschaft einvernehmlich festgelegt.

7. Definition der Planungsaufgabe

7.1 Grundsätzlicher Auftrag und generelle Zielsetzungen

Die Projektpartner anerkennen die wechselseitigen Abhängigkeiten zwischen den beiden Projekten und streben aus diesem Grund eine möglichst gesamtheitliche Konzeption an.

Mit der vorliegenden Vereinbarung werden Vorstudien initialisiert, welche teils gemeinsam und teils parallel durchgeführt werden sollen. Sie decken insbesondere die folgenden Aspekte ab:

- Variantenstudium zu
 - Linienführung
 - Anschlusspunkte
- Auswirkungen der Varianten insbesondere in Bezug auf
 - Verkehr
 - Investitions- und Betriebskosten
 - Umwelt
- Machbarkeiten von
 - Anschlusspunkten
 - Trasse (Strecke, Tunnel und sonstige Kunstbauten)
- Klärung der notwendigen rechtlichen Schritte bis zur Umsetzung
- Klärung der besonderen Anforderungen aufgrund der Lage im Bereich der Staatsgrenze (Zoll etc.)
- flankierende Massnahmen und Chancen im Zusammenhang mit den beiden Projekten im Feld der Mobilität (wo erforderlich: eventuelle Änderungen von Verkehrsplänen, eventuelle Abklassierungen entlasteter Strassen, Chancen für den öffentlichen Verkehr),
- sich ergebende Möglichkeiten und notwendige Begleitmassnahmen für die Siedlungsplanung
- allfällige Anforderungen an die Ausgestaltung aus Finanzierungsvarianten (z. B. im Hinblick auf eine (vollständige oder teilwei-

tuellen observations. Les maîtres d'ouvrage des études s'entendront sur la composition et la date de convocation du groupe d'accompagnement des tiers intéressés.

7. Définition des tâches de planification

7.1 Mandat de base et objectifs d'ordre général

Les partenaires des projets reconnaissent les interdépendances entre les deux projets et aspirent donc à une approche la plus globale possible.

Avec la présente convention, sont initiées des études préalables, qui doivent être menées partiellement en collaboration et partiellement en parallèle. Elles doivent couvrir notamment les aspects suivants:

- Etude des variantes relatives
 - au tracé
 - aux points de raccordement
- Effets des variantes notamment sur
 - la circulation
 - les coûts d'investissement et d'exploitation
 - environnement
- Faisabilité
 - des points de raccordement
 - du tracé (itinéraire, tunnel et autres ouvrages d'art)
- Clarification des mesures juridiques nécessaires jusqu'à la mise en œuvre
- Clarification des exigences particulières découlant de la situation à proximité de la frontière (douanes, etc.)
- Mesures d'accompagnement et opportunités liées aux deux projets dans le domaine de la mobilité (si nécessaire: modification éventuelle des plans de circulation, éventuellement, déclassements de routes délestées, opportunités pour les transports publics)
- Opportunités et mesures d'accompagnement nécessaires pour la planification du développement urbain.
- Exigences éventuelles vis-à-vis de la conception des variantes de financement (par ex. en ce qui concerne une intégration

se) Übernahme in das National- (CH) bzw. -
Départements- (F) Strassennetz

Das Ziel der Vorstudien ist es, ein gemeinsames, konsolidiertes Konzept für die geplanten verkehrlichen Massnahmen im Bearbeitungsperimeter zu schaffen. Es soll ermöglichen, dass im Anschluss die Phase Vorprojekt für den **Zubringer Bachgraben-Nordtangente** und eine Vorbereitungsphase „étude préliminaire“ für den **Contournement de Hésingue-Hégenheim** starten kann. Ausserdem sind die Wechselwirkungen mit dem ÖV, insbesondere die Projektausgestaltung für den **ÖV-Korridor Bachgraben – Bahnhof St. Johann** und – wo erforderlich – **flankierende Massnahmen** zu den Strassenprojekten festzulegen. Ziel ist es eine Übersicht zu den Abhängigkeiten und Schnittstellen der verschiedenen Massnahmen und Projekte zu erlangen und somit in der Folge die Projekte entkoppeln zu können.

Im Rahmen der Studien wird ein Zielsystem inkl. der notwendigen Indikatoren für die Bewertung erarbeitet und definiert. Die Wirksamkeitskriterien der Agglomerationsprogramme dienen hierfür als Basis. Für die konkreten Vorhaben bestehen bereits Zielvorstellungen:

Umfahrung Allschwil:

- *Verbesserung der regionalen Erschliessung von Entwicklungsschwerpunkten Arbeit und Wohnen - dies sind bezüglich Arbeit: in Allschwil Gewerbegebiet Bachgraben und Gewerbegebiet Letten, Zone d'activité de Hégenheim und das Areal Bahnhof Base SBB; bezüglich Wohnen sind die Entwicklungsschwerpunkte noch zu definieren.*
- *Entlastung von sekundärem Strassennetz sowie Siedlungsgebieten im Allgemeinen und im Speziellen entlang der heute stark ausgelasteten Strassenachsen. Die Entlastungswirkung ist langfristig zu sichern. Dies betrifft das Dorfzentrum von Allschwil sowie Wohngebiete in Allschwil und Basel-West.*

Umfahrung Hésingue-Hégenheim:

- *Auf die starke Erwartung der Gemeinden reagieren, in deren Ortszentren der durchquerende Strassenverkehr in den letzten Jahren massgeblich gestiegen ist.*
- *Entwicklungsgebiete in der Nachbarschaft des Grenzbereichs verkehrsmässig erschliessen. Die Ausdehnung und programmatische Positionierung dieser Gebiete sind heute*

(totale ou partielle) au réseau routier national (CH) ou départemental (F))

Les études préalables a pour objet d'établir une base commune consolidée pour les mesures prévues relatives au trafic au sein du périmètre de travail. Elle doit permettre de lancer ensuite la phase d'avant-projet pour la **voie d'accès Bachgraben – tangente nord** ainsi qu'une phase d'«étude préliminaire», pour le projet de contournement de Hésingue et Hégenheim. Par ailleurs, elle doit permettre de déterminer les interactions avec les TP, notamment la conception du projet pour le **couloir de TP Bachgraben – gare de Saint-Jean** et – là où nécessaire – **les mesures d'accompagnement** relatives aux projets de routes. L'objectif est de fournir une vue d'ensemble des interdépendances et interactions entre les différentes mesures et projets afin de permettre ensuite la dissociation des projets.

Dans le cadre des études, des objectifs comprenant les indicateurs requis pour l'évaluation seront développés et définis. Les critères d'efficacité issus des programmes d'agglomération servent ici de base. Des visions existent déjà pour les différentes parties des projets :

Contournement d'Allschwil:

- *Amélioration de la desserte régionale des pôles de développement Travail et Habitat. Concernant le pôle Travail, il s'agit de: la zone industrielle Bachgraben et la zone industrielle Letten à Allschwil, la zone d'activité de Hégenheim et de l'aire de la gare de Bâle CFF. Du point de vue de l'habitat, les pôles de développement restent à définir.*
- *Délestage du réseau routier secondaire et des zones d'habitation en général et, en particulier, le long des axes routiers actuellement fortement fréquentés. L'effet de délestage doit être garanti sur le long terme. Il concerne le centre de village d'Allschwil ainsi que les zones résidentielles à Allschwil et Bâle-Ouest.*

Contournement de Hésingue-Hégenheim:

- *Réagir aux attentes élevées des communes dans le centre desquelles le trafic routier de transit a nettement augmenté ces dernières années*
- *Desservir les zones de développement à*

noch nicht festgelegt, aber es handelt sich um einen Sektor, der als veränderbar im Rahmen des SCOT identifiziert worden ist, dessen Revision derzeit stattfindet.

- Hingegen ist die Strecke weder dazu bestimmt, die A35 zu konkurrenzieren, noch dazu, als Ausweichstrecke zu derselben in Spitzenstunden zu dienen.
- Kohärenz mit dem Schweizer Projekt „Umfahrung Allschwil“

ÖV-Korridor Bachgraben – St. Johann:

- Das Gewerbegebiet wird mit dem öffentlichen Verkehr schnell und direkt an den zukünftigen ÖV-Knoten St. Johann angebunden. Damit wird insbesondere der Zugang aus Frankreich, Basel-Nord und Deutschland verbessert.
- Die ÖV-Verbindung funktioniert ohne negative Auswirkungen (Fahrzeitverluste) von Knoten bzw. strassengebundenen Führungen im Mischverkehr.

Diese Zielvorstellungen sind in das zu entwickelnde Zielsystem einzuarbeiten.

7.2 Abgrenzung

Die weiteren Etappen einer ehemals in der Entwicklungsplanung Leimental-Birseck-Allschwil (ELBA) angedachten stadtnahen Tangente (Tunnel Binningen und ABAC) sind nicht Bestandteil der Vorstudien gemäss vorliegender Vereinbarung; es ist diesbezüglich lediglich zu betrachten, auf welche Weise bzw. mit welchen Massnahmen eine Aufwärtskompatibilität gegeben ist.

8. Strukturierung der Planungsaufgabe

8.1 Perimeter

Während den ersten Bearbeitungsschritten der Vorstudien stehen die verkehrlichen Wirkungen der Projekte sowie die notwendigen Begleitmassnahmen (flankierende Massnahmen – „Flamas“) im Vordergrund. Auch wenn die Projekttrassen und die direkt entlasteten Strecken prioritär untersucht werden müssen, ist ein et-

proximité de la frontière. L'extension et le positionnement programmatique de ces zones ne sont aujourd'hui pas encore fixés, mais il s'agit d'un secteur ayant été identifié comme modifiable dans le cadre du SCOT dont la révision est en cours.

- En revanche, ce tronçon n'est destiné ni à concurrencer l'A35, ni à servir d'itinéraire alternatif à celle-ci aux heures de pointe.
- Etre cohérent avec le projet suisse de contournement d'Allschwil.

Couloir de TP Bachgraben-Saint-Jean:

- Avec les transports publics, la zone industrielle est rattachée rapidement et directement au futur nœud de TP de Saint-Jean. L'accès à partir de la France, de Bâle-Nord et de l'Allemagne notamment s'en trouve ainsi amélioré.
- La liaison de TP fonctionne sans conséquences négatives (pertes en temps de trajet) occasionnées par les nœuds ou les tracés des routes, au sein d'un trafic mixte.

Ces visions doivent être intégrées aux objectifs à développer.

7.2 Délimitations

Les étapes ultérieures d'une tangente proche de la ville (tunnel de Binningen et ABAC), préalablement envisagée dans le cadre de la programmation pour le développement Leimental-Birseck-Allschwil (ELBA), ne font pas partie les études préalable visées dans la présente convention; seules la manière ou les mesures permettant une compatibilité ascendante doivent être prises en compte.

8. Structuration des tâches de planification

8.1 Périmètre

Durant la première phase des études préalables, l'accent est mis sur les effets des projets sur le trafic et sur les mesures d'accompagnement nécessaires. Même si les tracés des projets et les sections directement délestées, doivent être étudiées en priorité, un périmètre de travail quelque peu plus large doit

was weitergefasster Bearbeitungsperimeter zu berücksichtigen (vgl. unten), um die Auswirkungen möglichst vollständig in Betracht ziehen zu können. Dieser kann in einem zweiten Schritt eingegrenzt werden. Es ist davon auszugehen, dass der Perimeter für die konkreten Massnahmen am Ende kleiner ausfallen wird.

être pris en compte (voir ci-dessous) afin d'envisager de la manière la plus complète possible les effets. Il pourra être réduit dans un second temps. On peut toutefois supposer qu'en fine, le périmètre pour la mise en œuvre des mesures concrètes sera plus restreint.

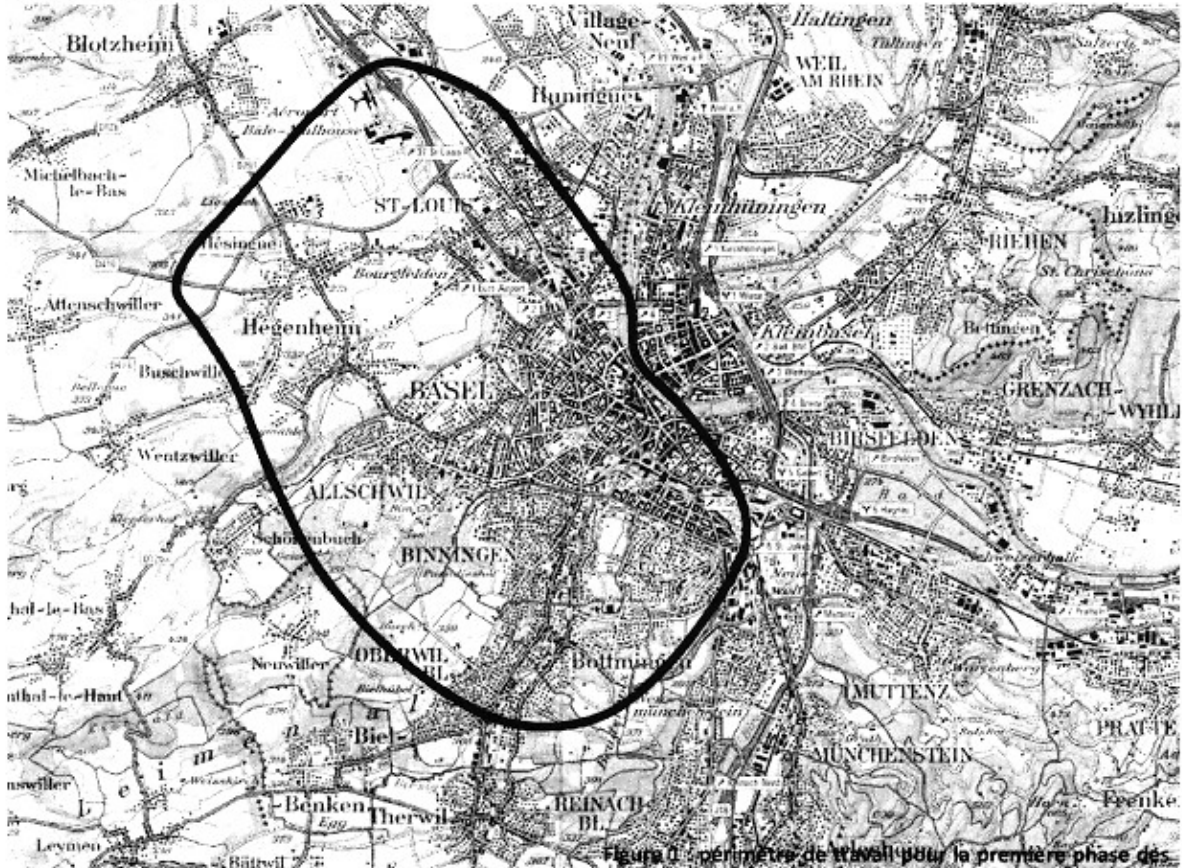


Abbildung 1: Bearbeitungsperimeter für die 1. Phase der Vorstudien

Figure 1: périmètre de travail pour la première phase des études préalables

8.2 Übergeordnete Phasengliederung

Die Herangehensweise richtet sich für die Projektteile unter Schweizer Federführung nach der SIA-Norm 112 sowie dem Projektierungshandbuch Strassenbau. Die Phasenabfolge bis zur Ausschreibung der Realisierung lautet somit Vorstudien-Vorprojekt-Bauprojekt-Bewilligungsverfahren/Auflageprojekt. Die Bearbeitungsgegenstände der Phasen sind in den vorgenannten Dokumenten definiert. Für die Projektteile unter französischer Federführung oder auf französischem Staatsgebiet richtet sich die Herangehensweise nach der französischen Gesetzeslage, wie sie insbesondere

8.2 Structuration globale des phases

L'approche adoptée pour les parties du projet placées sous la direction suisse répond à la norme SIA 112 ainsi qu'au «Projektierungshandbuch Strassenbau» (Manuel d'étude de projets pour l'aménagement des routes). Ainsi, les différentes phases jusqu'à l'appel d'offres relatif à la réalisation des travaux sont les suivantes: études préalables – avant-projet – projet de construction – procédure d'autorisation/projet de mise à l'enquête. Les objets à traiter au cours des différentes phases sont définis dans les documents précités.

Pour les parties de projet placées sous la direction française ou situées sur territoire français,

re durch die verschiedenen anwendbaren Vorschriften („code de l’Environnement“ [Umweltschutzgesetz], „code de l’Urbanisme“ [Stadtentwicklungsgesetz], „code de l’Expropriation“ [Enteignungsgesetz], „code de la Voirie routière“ [Strassengesetz], „code du Patrimoine“ [Gesetz zum Schutz des kulturellen Erbes], etc.) sowie der bei Beginn der jeweiligen Teilstudie massgeblichen Strassenverkehrspolitik des Département du Haut-Rhin festgelegt ist.

8.3 Gliederung der Phase Vorstudie

Die Vorstudien werden in zwei Phasen untergliedert:

In einer **ersten Phase der Vorstudien** gilt es integriert für alle Teilprojekte die verschiedenen in Frage kommenden Varianten des Verkehrsangebots zu erfassen und zu beschreiben, um für die mit diesen Projekten verfolgten Ziele Lösungen vorzulegen. Im Vordergrund stehen die Entwicklung von Konzepten und die Abklärung der Machbarkeit sowie erste Gesamtwirkungsanalysen. Für die erste Phase erfolgt die Bearbeitung im Hinblick auf den umfassenden Ansatz grenzüberschreitend (Los 1), wobei der Kanton Basel-Landschaft als am umfassendsten betroffene Gebietskörperschaft die Abstimmung der entsprechenden Teilstudien sicherstellt. Die spezifisch für Frankreich massgeblichen Daten und Untersuchungen fallen in die Zuständigkeit der Communauté d’Agglomération des Trois Frontières.

Die **zweite Phase der Vorstudien** richtet den Fokus verstärkt auf die Varianten für die neuen Strassen und eine Vertiefung der Wirkungsbeurteilungen. Die Bearbeitung der zweiten Phase erfolgt für den Zubringer Bachgraben – Nordtangente und die Umfahrung Hésingue / Hégenheim gleichzeitig und in Koordination, aber als separate Lose. Der Kanton Basel-Landschaft tritt für das Projekt „Bachgraben-Nordtangente“, die Saint-Louis Agglomération für das Projekt „Contournement de Hésingue et Hégenheim“ als Auftraggeber auf.

Über beide Phasen hinweg sind Leistungen in den Bereichen Bewertung und Öffentlicher Verkehr (Auftraggeberschaft: Kanton Basel-Landschaft) sowie Ökologie (Auftraggeberschaft: Saint-Louis Agglomération) zu erbringen.

l’approche adoptée répond à la législation française issue notamment des divers codes applicables (code de l’Environnement, code de l’Urbanisme, code de l’Expropriation, code de la Voirie routière, code du Patrimoine, etc.) et à la politique routière du Département du Haut-Rhin en vigueur au moment du lancement de la partie d’étude considérée.

8.3 Structuration de la phase des études préalables

Les études préalables est divisée en deux phases:

Durant la **première phase des études préalables**, il convient d’appréhender et de décrire, de façon intégrée pour tous les projets partiels, les différentes offres de mobilité envisageables pour apporter une réponse aux objectifs poursuivis au travers de ces projets. La priorité est donnée au développement de concepts et à la clarification de la faisabilité, ainsi qu’à des premières analyses d’impact global. Durant la première phase, le travail est effectué, pour son approche globale à l’échelle transfrontalière (module 1), par le canton de Bâle-Campagne, en sa qualité de collectivité territoriale la plus concernée, qui assure la coordination des parties d’études correspondantes. Les données et enquêtes concernant spécifiquement la partie française sont du ressort de Saint-Louis Agglomération.

La **deuxième phase des études préalables** se concentre davantage sur les scénarios envisageables pour les nouvelles routes, et un approfondissement des analyses d’impact. La deuxième phase a lieu parallèlement et de façon coordonnée pour les projets Voie d’accès Bachgraben – tangente nord et Contournement Hésingue / Hégenheim, mais sous forme de modules séparés. Le canton de Bâle-Campagne et Saint-Louis Agglomération font office de maîtres d’ouvrage respectifs pour le projet « Bachgraben-Nordtangente » et le projet « Contournement de Hésingue et Hégenheim » respectivement.

Durant les deux phases, des prestations dans les domaines de l’évaluation et des transports publics (piloté par le canton de Bâle-Campagne) et de l’écologie (piloté par Saint-Louis Aggloméra-

Die vorgesehene Gliederung in Phasen und Lose mit entsprechender Zuordnung zu Auftraggeberschaften ist im Anhang C der vorliegenden Vereinbarung skizziert. Die genaue Ausformulierung wird im Rahmen von Koordinationssteuerung und Projektkoordination zwischen den Projektpartnern vereinbart.

Grundsätzlich umfasst das Los 1 die Verkehrsplanung, welche für die Entwicklung von Grobvarianten und die Wirkungsanalyse zur Zweckmässigkeit der zu vertiefenden Variante zuständig ist. Los 2 umfasst die Bereiche Trasse und Kunstbauten und prüft die Machbarkeit von Linienführungen, Knoten und Tunnels. Los 3 ist für die Bewertung inkl. Entwicklung eines Zielsystems verantwortlich. Los 4 bearbeitet das Thema Umwelt auf französischem Territorium. Los 5 umfasst die Erarbeitung eines ÖV-Angebots im Projektperimeter (insb. ÖV-Korridor Bachgraben – St.Johann).

9. Termine

Die Projektpartner streben an, bis im März 2017 (Phase 1) eine erste Auswahl von Varianten des Verkehrsangebots getroffen zu haben, um Lösungen für die mit den genannten Projekten verfolgten Ziele vorzulegen, und die Vorstudien bis Sommer 2017 (Phase 2) soweit voran getrieben zu haben, dass die Arbeiten für die nachfolgenden Projektphasen für den Zubringer Bachgraben-Nordtangente und den Contournement de Hésingue-Hégenheim gestartet werden können.

10. Finanzierung

Der Kanton Basel-Landschaft und die Saint-Louis Agglomération treten als eigenständige Auftraggeber auf.

Kofinanzierungen werden spezifisch für die einzelnen Projektteile ausserhalb der vorliegenden Vereinbarung zwischen den betroffenen Projektpartnern separat vereinbart.

Ihre internen Kosten tragen alle Projektpartner jeweils vollumfänglich selbst.

tion) doivent être réalisées.

La structuration prévue en phases et en modules, avec rattachement aux maîtres d'ouvrages correspondants, est décrite dans l'annexe C à la présente convention. La formulation précise sera convenue entre les partenaires du projet dans le cadre du comité de direction technique et du comité technique.

Fondamentalement, le module 1 comprend la planification de la circulation, qui est en charge du développement de grandes variantes et de l'analyse d'impact concernant la pertinence de la variante à approfondir. Le module 2 comprend les domaines du tracé et des ouvrages d'art et étudie la faisabilité des tracés, des nœuds et des tunnels. Le module 3 est responsable de l'évaluation, y compris du développement d'objectifs. Le module 4 traite du sujet de l'environnement sur le territoire français. Le module 5 comprend l'élaboration d'une offre de TP dans le périmètre du projet (notamment le couloir de TP Bachgraben – Saint-Jean).

9. Délais

Les partenaires du projet se fixent pour objectif d'avoir fait une première sélection des différents offres de mobilité envisageables pour apporter une réponse aux objectifs poursuivis au travers de ces projets d'ici mars 2017, d'avoir fait avancer les études préalables d'ici l'été 2017 de sorte que les études relatives aux phases suivantes des projets Voie d'accès Bachgraben – tangente nord et Contournement de Hésingue-Hégenheim puissent alors être lancés.

10. Financement

Le canton de Bâle-Campagne et Saint-Louis Agglomération font office de maîtres d'ouvrage autonomes.

Des cofinancements seront convenus spécifiquement entre les partenaires de chacun des projets hors du cadre de la présente convention. Tous les partenaires des projets supportent eux-mêmes l'intégralité de leurs coûts internes.

11. Zeitliche Gültigkeit der Vereinbarung

Die vorliegende Vereinbarung gilt für die Phase der Vorstudie. Wenn sich für nachfolgende Projektphasen ebenfalls Vereinbarungen als erforderlich oder erwünscht erweisen sollten, so wären diese separat abzuschliessen.

Jeder Partner kann durch einen formellen Beschluss die Vereinbarung jederzeit mit einer Kündigungsfrist von einem Monat schriftlich aufkündigen. Für die übrigen Partner gilt die Vereinbarung weiterhin.

Bei Bedarf kann die Vereinbarung mittels schriftlicher Änderungsvereinbarung angepasst werden. Dazu ist vorgängig die protokollarisch festgehaltene Zustimmung aller Projektpartner im Koordinationsausschuss erforderlich.

12. Anzuwendendes Recht und Gerichtsstand

Für das Rechtsverhältnis zwischen den Parteien sind massgebend:

- die vorliegende Vereinbarung
- das schweizerische Recht.

Zuständig für die Beurteilung allfälliger Streitigkeiten unter den Vertragsparteien sind die ordentlichen Gerichte. Als Gerichtsstand wird Liestal vereinbart.

11. Validité dans le temps de la convention de projet

La présente convention de projet est valable pour la phase des études préalables. Si des conventions de projet s'avéraient nécessaires ou étaient souhaitées pour les phases de projets suivantes, elles devront être conclues séparément.

Chaque partenaire est en droit de résilier à tout moment par écrit la présente convention de projet par le biais d'une décision formelle, en respectant un délai de préavis d'un mois. Elle continue toutefois d'être valable pour les autres partenaires du projet.

Si nécessaire, la convention de projet peut être adaptée au moyen d'un avenant écrit à la convention. Au préalable, l'approbation de tous les partenaires du projet au sein du comité de pilotage politique doit être consignée dans un procès-verbal.

12. Droit applicable et juridiction compétente

Les éléments suivants sont déterminants pour régler la relation juridique entre les parties:

- la présente convention
- le droit suisse.

Pour le règlement des éventuels litiges entre les parties contractantes, les tribunaux ordinaires sont compétents. La juridiction compétente est celle de Liestal.

13. Unterschriften der Projektpartner Signatures des partenaires du projet

((ggf. auf Einzelblättern – Formulierung siehe Startvereinbarung ELBA)))

Colmar,

Département du Haut-Rhin

.....

Saint-Louis,

Saint-Louis Agglomération

.....

Basel,

Bau- und Verkehrsdepartement Kanton Basel-Stadt

.....

Liestal,

Bau- und Umweltschutzdirektion,
Kanton Basel-Landschaft

.....

Anhang

Annexe

A Auszug Strassengesetz Basel-Landschaft

Extrait de la loi sur les routes du canton de Bâle-Campagne

§ 43c Umfahrungsstrasse Allschwil

¹ Zur Entlastung von über grossem Strassenverkehr plant, projiziert und baut der Kanton die Umfahrung der Gemeinde Allschwil mit besonderer Dringlichkeit.

² Planung und Projektierung sind unter Berücksichtigung der raumplanerischen Anforderungen der Agglomeration Basel so zu treffen, dass die errichtete Strasse als Teil des kantonalen oder nationalen Strassennetzes (Hochleistungsstrasse, Hauptverkehrsstrasse) betrieben werden kann. Der Anschluss an die Nationalstrasse A3 (Nordtangente Basel) ist sicherzustellen.

³ Bei der Anwendung von Gesetzen, die zusätzlich zum Strassengesetz zu beachten sind, ist die Vorgabe der Realisierung der Umfahrungsstrasse Allschwil zu beachten.

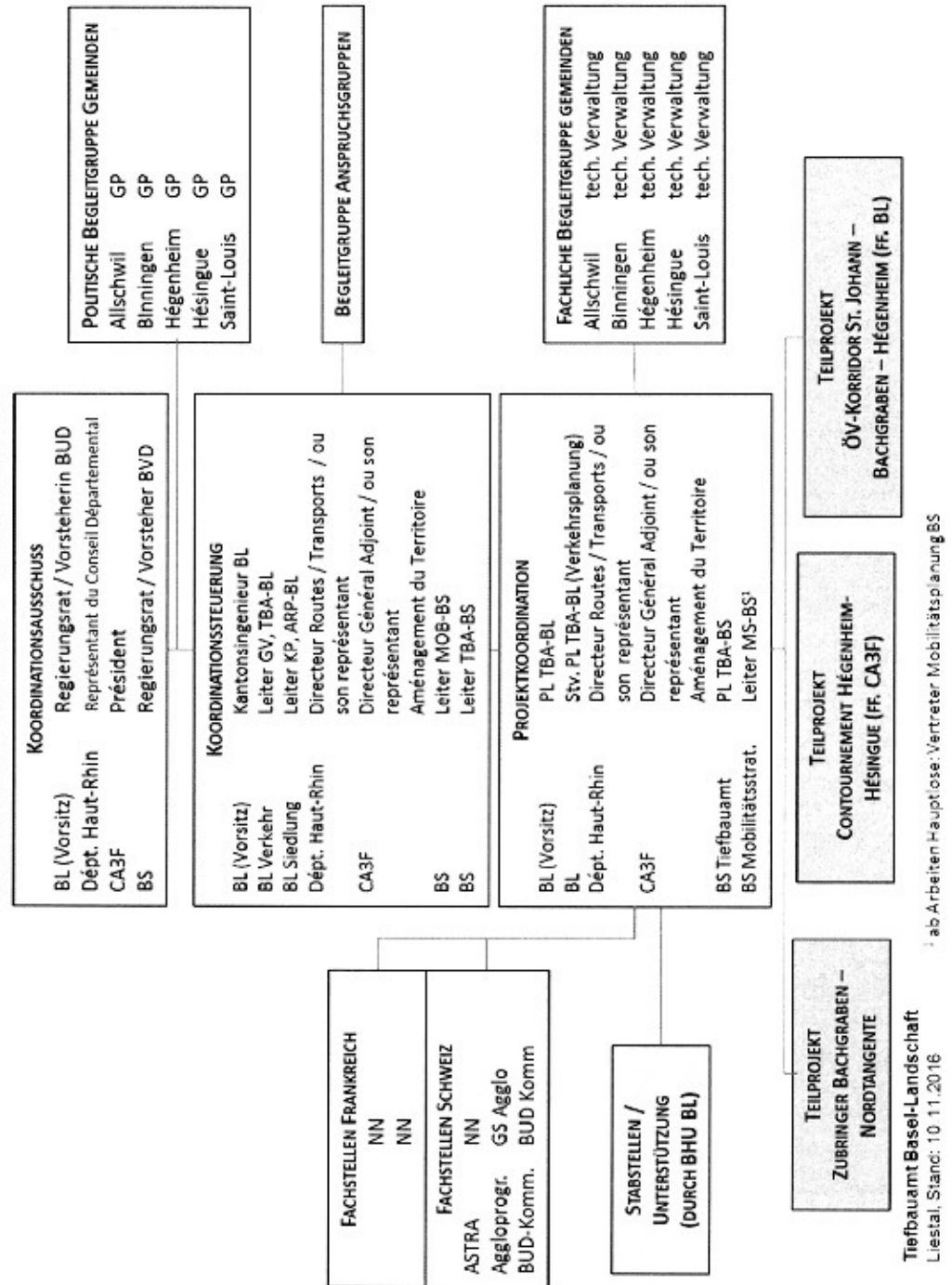
⁴ Der Kanton stellt die Finanzierung der Gesamtkosten durch Investitionskredite sicher. Er kann sich um Bundesbeiträge oder die Kostenübernahme durch den Bund bemühen.

⁵ Planung, Projektierung, Landerwerb und Bauarbeiten sind unverzüglich an die Hand zu nehmen. Sie sind beförderlich voranzutreiben.

⁶ Der Regierungsrat erstattet dem Landrat über die eingeleiteten Schritte und über den Sachstand mindestens halbjährlich Bericht".

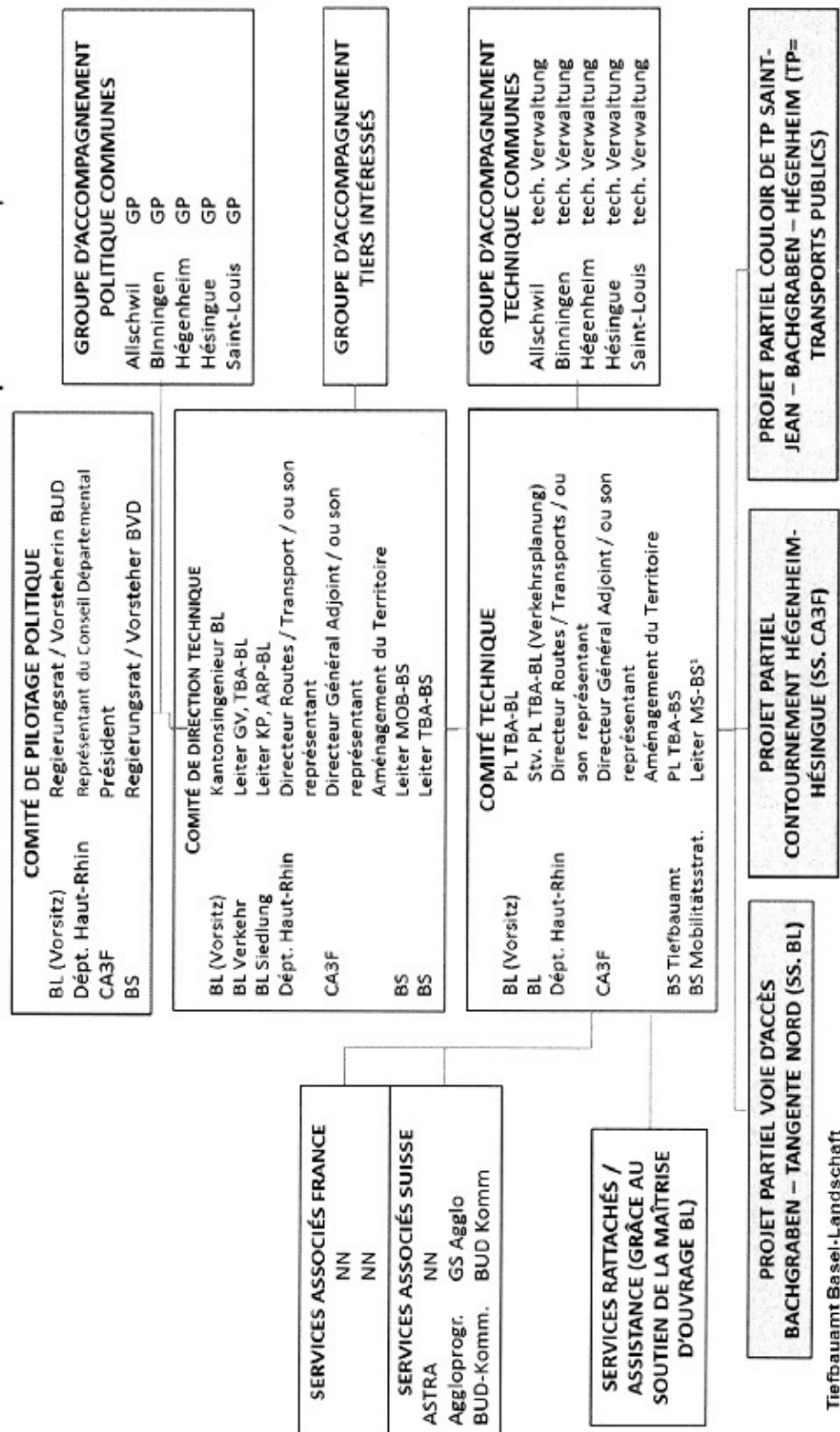
B Organigramm Organigramme

Zubringer Bachgraben - Nordtangente / Contournement Hésingue - Hégenheim PROJEKTKOORDINATION – Phase Vorstudie



ARP = Amt für Raumplanung, BHU = Bauherrenunterstützung, BL = Basel-Landschaft, BS = Basel-Stadt, BUD = Bau- und Umweltschutzdirektion, CA3F = Communauté d'agglomération des Trois Frontières, Dépt. = Département, FF = Federführung, GP = Gemeindepräsident, GS Agglo = Geschäftsstelle Agglomerationsprogramm Basel, GV = Gesamtverkehrsplanung, MOB = Amt für Mobilität, NN = nomen nominandum (Platzhalter, Name noch unbekannt), ÖV = öffentlicher Verkehr, PL = Projektleiter, Stv. = Stellvertreter, TBA = Tiefbauamt, Tech. = technisch

**Zubringer Bachgraben - Nordtangente / Contournement Hésingue - Hégenheim
ORGANISATION DE LA MAÎTRISE D'OUVRAGE ET DE LA COORDINATION – phase études préalables**

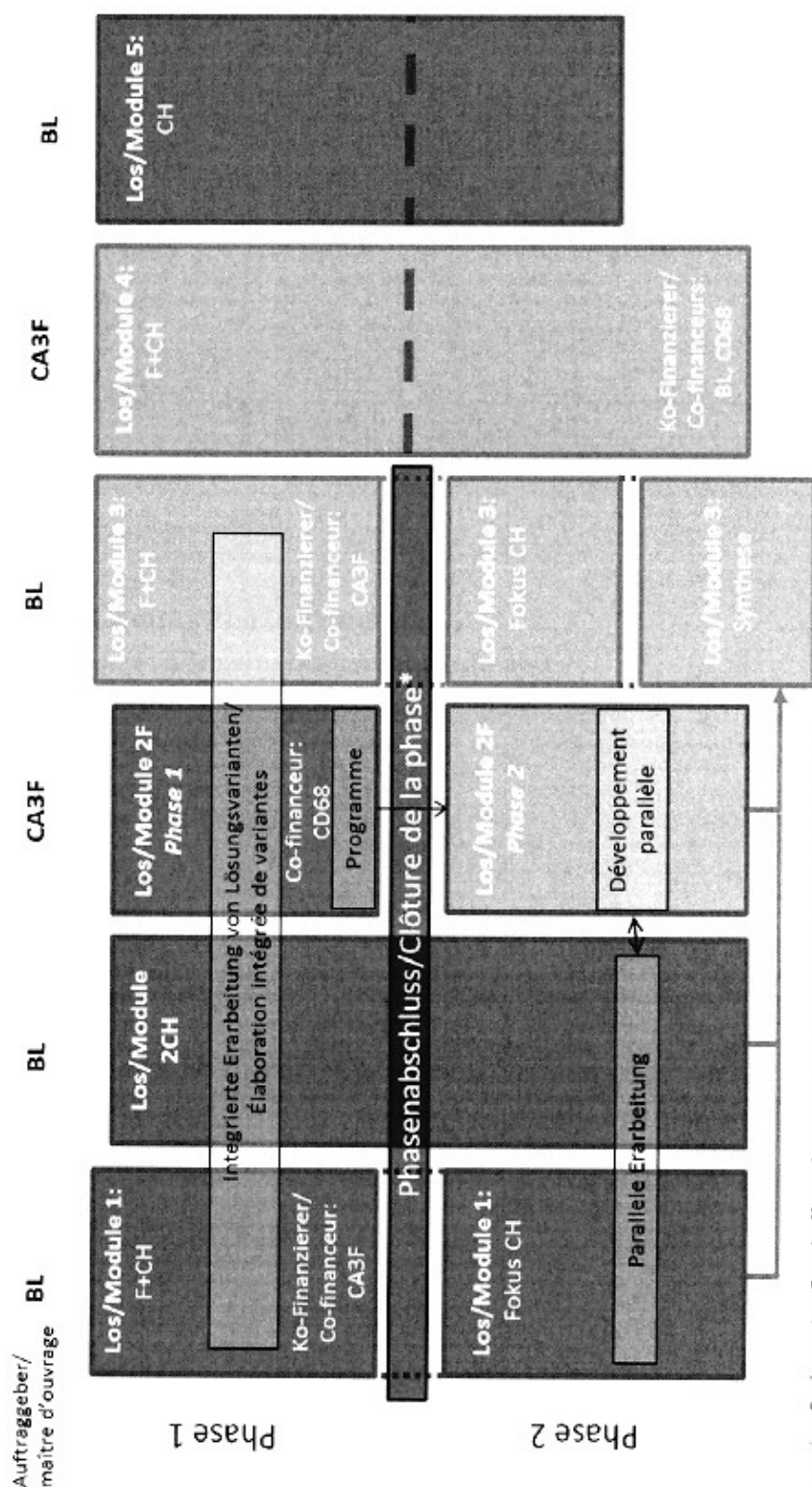


Tiefbauamt Basel-Landschaft
Liestal, Stand: 10.11.2016
¹ ab Arbeiten Hauptlose: Vertreter Mobilitätsplanung BS

ARP = Amt für Raumplanung, BHU = Bauherrenunterstützung, BL = Basel-Landschaft, BS = Basel-Stadt, BUD = Bau- und Umweltschutzdirektion, CA3F = Communauté d'agglomération des Trois Frontières, Dépt. = Département, FF = Federführung, GP = Gemeindepräsident, GS Agglo = Geschäftsstelle Agglomerationsprogramm Basel, GV = Gesamtverkehrsplanung, MOB = Amt für Mobilität, NN = nomen nominandum (Platzhalter, Name noch unbekannt), OV = öffentlicher Verkehr, PL = Projektleiter, Stv. = Stellvertreter, TBA = Tiefbauamt, Tech. = technisch

C Entwurf «Struktur der Studien» (Phasen und Lose)
Ebauche «Structuration des études» (phases et modules)

Zubringer Allschwil / Contournement Hésingue/Hégenheim
Struktur der Studien/Organisation des Études



- eine Farbe = eine Beschaffung / une couleur = une acquisition de prestations
- * Schnittstellen müssen geklärt sein, so dass die parallele Weiterarbeit in F und CH in Phase 2 möglich ist / relations doivent être clarifiées afin de pouvoir travailler parallèlement en phase 2